

Die

# Hannoverschen Bölle

der Elbe, Weser und Ems.

(Als Manuscript gedruckt.)



Frankfurt am Main.

Druck von Carl Hornemann.

1848.





Die Abgeordneten aus dem Königreiche Hannover erlauben sich, die nachstehende Erörterung der gefälligen Beachtung ihrer Herren Collegen zu empfehlen.

Frankfurt am Main, im November 1848.

1871  
The following is a list of the names of the persons who have been admitted to the membership of the Society since the last meeting of the Council, held on the 10th of January, 1871.

1. Mr. J. H. [Name]  
2. Mr. J. H. [Name]  
3. Mr. J. H. [Name]  
4. Mr. J. H. [Name]  
5. Mr. J. H. [Name]  
6. Mr. J. H. [Name]  
7. Mr. J. H. [Name]  
8. Mr. J. H. [Name]  
9. Mr. J. H. [Name]  
10. Mr. J. H. [Name]  
11. Mr. J. H. [Name]  
12. Mr. J. H. [Name]  
13. Mr. J. H. [Name]  
14. Mr. J. H. [Name]  
15. Mr. J. H. [Name]  
16. Mr. J. H. [Name]  
17. Mr. J. H. [Name]  
18. Mr. J. H. [Name]  
19. Mr. J. H. [Name]  
20. Mr. J. H. [Name]  
21. Mr. J. H. [Name]  
22. Mr. J. H. [Name]  
23. Mr. J. H. [Name]  
24. Mr. J. H. [Name]  
25. Mr. J. H. [Name]  
26. Mr. J. H. [Name]  
27. Mr. J. H. [Name]  
28. Mr. J. H. [Name]  
29. Mr. J. H. [Name]  
30. Mr. J. H. [Name]  
31. Mr. J. H. [Name]  
32. Mr. J. H. [Name]  
33. Mr. J. H. [Name]  
34. Mr. J. H. [Name]  
35. Mr. J. H. [Name]  
36. Mr. J. H. [Name]  
37. Mr. J. H. [Name]  
38. Mr. J. H. [Name]  
39. Mr. J. H. [Name]  
40. Mr. J. H. [Name]  
41. Mr. J. H. [Name]  
42. Mr. J. H. [Name]  
43. Mr. J. H. [Name]  
44. Mr. J. H. [Name]  
45. Mr. J. H. [Name]  
46. Mr. J. H. [Name]  
47. Mr. J. H. [Name]  
48. Mr. J. H. [Name]  
49. Mr. J. H. [Name]  
50. Mr. J. H. [Name]  
51. Mr. J. H. [Name]  
52. Mr. J. H. [Name]  
53. Mr. J. H. [Name]  
54. Mr. J. H. [Name]  
55. Mr. J. H. [Name]  
56. Mr. J. H. [Name]  
57. Mr. J. H. [Name]  
58. Mr. J. H. [Name]  
59. Mr. J. H. [Name]  
60. Mr. J. H. [Name]  
61. Mr. J. H. [Name]  
62. Mr. J. H. [Name]  
63. Mr. J. H. [Name]  
64. Mr. J. H. [Name]  
65. Mr. J. H. [Name]  
66. Mr. J. H. [Name]  
67. Mr. J. H. [Name]  
68. Mr. J. H. [Name]  
69. Mr. J. H. [Name]  
70. Mr. J. H. [Name]  
71. Mr. J. H. [Name]  
72. Mr. J. H. [Name]  
73. Mr. J. H. [Name]  
74. Mr. J. H. [Name]  
75. Mr. J. H. [Name]  
76. Mr. J. H. [Name]  
77. Mr. J. H. [Name]  
78. Mr. J. H. [Name]  
79. Mr. J. H. [Name]  
80. Mr. J. H. [Name]  
81. Mr. J. H. [Name]  
82. Mr. J. H. [Name]  
83. Mr. J. H. [Name]  
84. Mr. J. H. [Name]  
85. Mr. J. H. [Name]  
86. Mr. J. H. [Name]  
87. Mr. J. H. [Name]  
88. Mr. J. H. [Name]  
89. Mr. J. H. [Name]  
90. Mr. J. H. [Name]  
91. Mr. J. H. [Name]  
92. Mr. J. H. [Name]  
93. Mr. J. H. [Name]  
94. Mr. J. H. [Name]  
95. Mr. J. H. [Name]  
96. Mr. J. H. [Name]  
97. Mr. J. H. [Name]  
98. Mr. J. H. [Name]  
99. Mr. J. H. [Name]  
100. Mr. J. H. [Name]



Zu denjenigen Gegenständen, welche das finanzielle Interesse des Königsreichs Hannover und mehrerer kleiner deutschen Staaten auf das empfindlichste berühren, gehört die Angelegenheit der Flußzölle, welche in der nächsten Zeit ein Gegenstand der Berathung der Reichsversammlung sein werden. Der volkswirthschaftliche Ausschuss hat der Reichsversammlung mit einem Berichte vom 4. September d. J. einen Gesetzentwurf überreicht, welcher eine sofortige Beseitigung aller Flußzölle auf den, mehreren Staaten angehörigen Strömen in Antrag bringt, und die Frage:

ob und in welcher Weise den Zollberechtigten eine Entschädigung zu gewähren sein möchte, einem künftigen Reichsgesetze überläßt.

Dagegen enthält der, der Reichsversammlung vorliegende Entwurf der künftigen Reichsverfassung „das Reich und die Reichsgewalt“ betreffend, in dem §. 26 die Bestimmung:

„Alle deutschen Flüsse sind für deutsche Schifffahrt und Flößerei frei von Flußzöllen.“

„Bei den, mehrere Staaten durchströmenden oder begrenzenden Flüssen tritt für die Aufhebung dieser Flußzölle eine billige Ausgleichung ein.“

Wie wichtig diese Angelegenheit namentlich für Hannover ist, ergiebt die nachstehende specielle Uebersicht des Durchschnitts-Ertrages der hannoverschen Elb- und Weserzölle nach den 5 Jahren 1842 bis 1847.

### 1. Elbzölle.

	Brutto- Einnahme.	Administra- tionskosten.	Ueberschuß.
zu Brunshausen	221,863 Thlr.	32,372 Thlr.	189,491 Thlr.
zu Bleckede	232,718 "	8819 "	223,899 "
zu Schnackenburg	98,486 "	5556 "	92,930 "
	<u>553,067 Thlr.</u>	<u>46,747 Thlr.</u>	<u>506,320 Thlr.</u>

### 2. Weserzölle.

Centralcasse			
Hameln	22,499 Thlr.	8933 Thlr.	13,566 Thlr.
Ueberhaupt	575,566 Thlr.	55,680 Thlr.	519,886 Thlr.
Von diesen Ueberschüssen sind zunächst zu bestreiten:			
1) Die Zoll-Abfindung der Stadt Stade, wegen deren früheren Antheils an dem Brunshausen Zolle, jährlich . . . . .			
			7000 Thlr.
2) Fluß-Correctionskosten, nach dem Durchschnitt jener 5 Jahre, für die Elbe . . . . .			
			49,440 "
und für die Weser . . . . .			
			27,849 "
			<u>Ueberhaupt 84,289 Thlr.</u>



Setzt man [diese Summe von dem vorhin berechneten Ueberschusse der Elb- und Weserzölle ab, so vermindert er sich auf die Summe von: = 435,597 Thlr. Dieser Ueberschuß rührt allein von der Elbe her. Die Weser dagegen hat einen Zuschuß zu dem Betrage von jährlich = 14,283 Thlr. in Anspruch genommen.

### 3. Der Emszoll

ist durch einen, mit der Krone Preußen geschlossenen Staats-Vertrag vom 13. März 1843 geregelt.

Der eigentliche Emszoll, wie solcher nach dem Art. 8 jenes Staats-Vertrages zu erheben ist, hat nach dem Durchschnitte der 3 Jahre 1844 bis 1847 jährlich nur = 1790 Thlr. betragen.

Außerdem werden auf der Ems von der Flußschiffahrt ein geringes Schleusengeld und von der Seeschiffahrt für die Unterhaltung des Leuchtfeuers zu Borkum, für die Betonnung des Fahrwassers der Ems und für andere Schiffahrtsanstalten verschiedene Abgaben erhoben, welche nicht den Character eines Zolles an sich tragen.

Die Stadt Emden empfängt für den früher in ihrem Besitze gewesenen Emszoll eine Entschädigung von jährlich = 6783 Rthlr. 8 Ggr., welche Summe vom 1. Juli 1848 an um 1500 Rthlr. erhöht ist, wogegen die Stadt die Unterhaltung verschiedener Schiffahrtsanstalten übernommen hat.

Auf die erste Anlage des Ems-Kanals und auf die



Schiffbarmachung der Ems ist im Jahre 1820 und in den nächst folgenden Jahren ein durch Anleihen herbeigeschafftes Capital von etwa 1,200,000 Rthlr. verwandt.

Die Unterhaltung des Fahrwassers der Ems, insoweit dasselbe von der Flußschiffahrt benutzt wird, erfordert einen Kosten-Aufwand von jährlich etwa 5000 bis 6000 Rthlr. Diese Summe wird aus dem Wasserbau-Stat der königlichen Cassen bestritten, welcher, für alle durch die Wasserbau-Verwaltung des Königreichs Hannover veranlaßten Kosten nach einem dreijährigen Durchschnitte die Summe von 229,576 Rthlr. in von Anspruch genommen hat.

---

Das Recht der Zollerhebung Hannover's auf jenen mit benachbarten Staaten gemeinschaftlichen Flüssen: Elbe, Weser und Ems, beruhet auf der sichersten Grundlage.

Es ist bekannt, daß nach den Grundgesetzen des früheren deutschen Reichs das Recht einer Zollerhebung nur vom deutschen Kaiser und später nur unter Zustimmung des Churfürsten-Collegiums verliehen werden konnte. In dieser Beziehung stehen die Hannoverschen Flußzölle, rücksichtlich ihrer rechtlichen Begründung, keinem Zollrechte irgend eines andern deutschen Landes nach. Eben so bekannt aber ist es, daß über die Zollerhebungen fast aller Staaten vielfache Streitigkeiten früher stattfanden, welche das deutsche Reich bei seiner Auflösung im Jahre 1806 unerledigt zurückließ.



Diese Streitigkeiten jetzt wieder aufnehmen und sie schlichten zu wollen, würde eben so unnütz als unausführbar sein. Sie sind ohne alle Bedeutung, nachdem sie von den streitenden Theilen durch die bündigsten Verträge beendet worden, durch Verträge, deren rechtliche Gültigkeit nicht in Zweifel gezogen werden kann, so lange noch das Recht höher geachtet wird, als das Unrecht und die Gewalt.

Die Staats-Verträge, welche hier vorzugsweise in Betracht kommen, sind:

### **I. Die Wiener Congressacte vom 9. Juni 1815.**

Diese Acte bestimmt in den Artikeln 108 bis 117 in Beziehung auf die Flußzölle im Wesentlichen Folgendes:

Diejenigen Staaten, welche durch einen und denselben schiffbaren Fluß getrennt oder durchströmt werden, verpflichten sich, durch eine gemeinschaftliche Vereinbarung alles dasjenige zu regeln, was auf die Schifffahrt dieses Flusses Beziehung hat. (Art. 108).

Die Schifffahrts-Abgaben sollen auf eine gleichmäßige und unveränderliche Weise und nach den localen Verhältnissen festgesetzt werden, welche nicht gestatten, allgemeine Regeln deshalb festzusetzen. Die Abgaben dürfen diejenigen auf keine Weise übersteigen, welche jetzt (1815) bestehen. Bei der Feststellung des Tarifs wird man von dem Gesichtspunkte ausgehen, daß der Handel befördert wird durch die Erleichterung der Schifffahrt. Es kann der Rhein-Detroit dabei zur annähernden Norm genommen werden.



(L'octroi établi sur le Rhin pourra servir d'une norme approximative).

Der einmal festgestellte Tarif kann nur durch ein gemeinschaftliches Uebereinkommen der Uferstaaten erhöht werden. (Art. 111.).

Jeder Uferstaat übernimmt die Unterhaltung des Leinpfades und diejenigen Arbeiten, welche erforderlich sind, um die Schifffahrtshindernisse aus dem Flußbette zu entfernen. (Art. 113.) \*).

---

\*) Die Artikel 108 — 113 der Wiener Congress-Acte lauten wörtlich: Art. CVIII. Les Puissances dont les états sont séparés ou traversés par une même rivière navigable s'engagent à régler d'un commun accord tout ce qui a rapport à la navigation de cette rivière. Elles nommeront à cet effet des commissaires qui se réuniront au plus tard six mois après la fin du congrès, et qui prendront pour bases de Leurs travaux les principes établis dans les articles suivans.

Art. CIX. La navigation dans tout le cours des rivières indiquées dans l'article précédent, du point où chacune d'elles devient navigable jusqu'à son embouchure, sera entièrement libre, et ne pourra, sous le rapport du commerce, être interdite à personne, bien entendu, que l'on se conformera aux réglemens relatifs à la police de cette navigation, lesquels seront conçus d'une manière uniforme pour tous, et aussi favorable que possible au commerce de toutes les nations.

Art. CX. Le système qui sera établi, tant pour la perception des droits que pour le maintien de la police, sera, autant que faire se pourra, le même pour tout le cours de la rivière, et s'étendra aussi, a moins que des circonstances particulières ne s'y opposent, sur ceux de ses embranchemens et confluens qui dans leur cours navigable séparent ou traversent différens états.



Aus diesen Bestimmungen ergibt sich, und es darf hier besonders darauf aufmerksam gemacht werden, daß

---

Art. CXI. Les droits sur la navigation seront fixés d'une manière uniforme, invariable, et assez indépendante de la qualité différente des marchandises pour ne pas rendre nécessaire un examen détaillé de la cargaison autrement que pour cause de fraude et de contravention. La quotité de ces droits, qui en aucun cas ne pourront excéder ceux existans actuellement, sera déterminée d'après les circonstances locales, qui ne permettent guère d'établir une règle générale à cet égard. On partira néanmoins, en dressant le tarif, du point de vue d'encourager le commerce, en facilitant la navigation, et l'octroi établi sur le Rhin pourra servir d'une norme approximative.

Le tarif une fois réglé, il ne pourra plus être augmenté que par un arrangement commun des états riverains, ni la navigation grevée d'autres droits quelconques, outre ceux fixés dans le règlement.

Art. CXII. Les bureaux de perception, dont on réduira autant que possible le nombre, seront fixés par le règlement et il ne pourra s'y faire ensuite aucun changement que d'un commun accord, à moins qu'un des états riverains ne veuille diminuer le nombre de ceux qui lui appartiennent exclusivement.

Art. CXIII. Chaque état riverain se chargera de l'entretien des chemins de halage qui passent par son territoire, et des travaux nécessaires pour la même étendue dans le lit de la rivière, pour ne faire éprouver aucun obstacle à la navigation.

Le règlement futur fixera la manière dont les états riverains devront concourir à ces derniers travaux, dans le cas où les deux rives appartiennent à différens gouvernemens.



die Behauptung in dem Berichte des volkswirthschaftlichen Ausschusses vom 4. September d. J. (pag. 5 zum §. 1):

Die Wiener Congressacte enthalte den Grundsatz, daß die Flußzölle auf die zur Erhaltung der Schiffbarkeit der Flüsse nothwendigen Einnahmen zu beschränken seien,

durchaus unbegründet ist und wohl nur auf einem nicht beabsichtigten Irrthume beruhet \*).

Jener Artikel 111 stellt die Abgaben, welche im Jahre 1815 thatsächlich bestanden, als Grenzlinie für die Höhe des künftigen Tarifs auf, und empfiehlt dabei — also in Beziehung auf die Höhe des künftigen Tarifsages — die damals schon feststehende Rhein-Schiffahrtsabgabe als annähernde Norm. Die, der Wiener-Congressacte unter Nro. 16 angeschlossene Rheinschiffahrtsacte setzte im Artikel III. die Rheinschiffahrts-Abgabe für den ganzen Rhein von Straßburg bis zur niederländischen Grenze bei der Bergfahrt auf 2 Franken und bei der Thalfahrt auf 1 Frank 33 Centimes für den Centner

---

\*) Auch an sonstigen factischen Unrichtigkeiten fehlt es nicht. Wenn z. B. pag. 10 gesagt ist:

Eben so gewährte Hannover den Schiffen Englands und Belgiens Nachlässe an dem Stader Zoll u. s. w. — Diese Separatverträge waren und sind eine der Geißeln des seitherigen Zustandes, u. s. w.

und wenn dabei angedeutet wird, daß jene Zollermäßigungen den deutschen Schiffen vorenthalten würden, so bezeugt die Hannoversche Gesetzsammlung das Gegentheil. Vergl. die Verordnungen vom 8. und 26. September 1844.



fest. Dieser Abgabensatz ist daher als „annähernde Norm“ durch die Wiener Acte empfohlen.

Die Rheinschifffahrtsacte geht dann in dem folgenden Artikel IV. zu einem ganz andern Falle, nämlich zu der künftigen Erhöhung der im Artikel III. festgesetzten Schifffahrts-Abgabe, über und bestimmt:

daß der so festgestellte Tarif nur durch ein gemeinschaftliches Uebereinkommen aller Rheinufer-Staaten erhöht werden könne, daß diese Staaten die formelle Verpflichtung übernehmen, zu einer solchen Erhöhung nur aus den gerechtesten und dringendsten Gründen schreiten und dabei von dem Principe ausgehen zu wollen, daß ihr wahres Interesse darin bestehe, den Handel ihrer Staaten zu beleben und daß die Abgaben von der Schifffahrt vorzugsweise (principalement) dazu bestimmt seien, die Kosten der Schifffahrt zu decken \*).

---

\*) Art. IV. Le tarif ainsi fixé ne pourra être augmenté que d'un commun accord, et les gouvernemens riverains du Rhin, en partant du principe, que leur véritable intérêt consiste à vivifier le commerce de leurs états, et que les droits de la navigation sont principalement destinés à couvrir les frais de son entretien, prennent l'engagement formel de ne se porter à une telle augmentation que sur les motifs les plus justes et les plus urgens, ni de grever la navigation d'aucun autre droit quelconque, outre ceux fixés par les réglemens actuels, sous quelque dénomination ou prétexte que cela puisse être.



Hier ist also nur das Prinzip ausgedrückt, daß ein gerechter und dringender Grund zu einer Erhöhung der einmal festgesetzten Abgaben dann vorhanden sei, wenn diese Abgaben die Kosten der Flußbauten nicht ferner decken sollten. Auch dürfte die Uebersetzung jenes „principalement“ durch: „wesentlich nur“ (wie in dem Berichte des volkswirthschaftlichen Ausschusses vom 4. September pag. 2, Absatz 5 geschehen,) schwerlich durch irgend ein Lexicon gerechtfertigt werden, vielmehr deutet gerade jener Ausdruck an, daß außer den „vorzugsweise“ zu deckenden Kosten der Unterhaltung des Flusses auch noch andere Ausgaben vorhanden sein können, welche aus den Schifffahrts-Abgaben bestritten werden dürfen. Daß dieses auch bei den Schifffahrts-Abgaben des Rheins der Fall ist, geht daraus hervor, daß eine bedeutende Summe von Renten, welche mit dem Rheine zum großen Theile nicht in Verbindung stehen, auf jene Abgaben angewiesen sind. —

Unerklärlich bleibt es unter allen Umständen, wie jener Bericht des volkswirthschaftlichen Ausschusses ein allgemeines Princip in die Wiener-Congressacte hat übertragen können, von welchem dort in der That keine Spur zu finden ist.

Ueberhaupt würde dieses Princip gradezu allen andern thatsächlichen Verhältnissen widersprechen. Denn daß die Flußzölle niemals und unter keinen Verhältnissen nur die Kosten der Unterhaltung der Flußzölle haben decken sollen, sondern daß sie seit Jahrhunderten eine



Finanzquelle der Berechtigten gewesen, und gerade zu diesem Zwecke von der früheren Reichsgewalt Deutschlands verliehen sind, ist außer allem Zweifel. Ueberdies gestattet die Wiener Congreßacte in dem Artikel 111. gradezu, bei der Feststellung der Abgaben das Jahr 1815 als Norm anzunehmen, über welche nur nicht hinausgeschritten werden dürfe. Daß diese Norm durch die später abgeschlossenen Schifffahrtsacten überschritten sei, ist bisher nicht behauptet, viel weniger denn nachgewiesen worden.

## II. Staatsverträge, die Schiffahrt der Elbe betreffend.

In Beziehung auf Hannover sind hierbei zu unterscheiden, diejenigen Staatsverträge, welche die Zölle oberhalb Hamburg und diejenigen, welche den Zoll unterhalb Hamburg betreffen.

Die erste Elbschifffahrtsacte, welche von den Elbuferstaaten geschlossen wurde, ist vom 23. Juni 1821. Ihr folgte eine Ergänzungsacte vom 18. September 1824.

Sämmtliche in Beziehung auf die oberelbischen Zölle jetzt geltenden Normen sind zusammengefaßt in der Elbschifffahrts-Additionnal-Acte vom 13. April 1844. Diese Acte ist abgeschlossen von sämmtlichen Elbuferstaaten: Oesterreich, Preußen, Sachsen, Dänemark für Holstein und Lauenburg, Hannover, Mecklenburg-Schwerin, Anhalt-Cöthen-Deßau und Bernburg, der Stadt Lübeck, wegen des Mitbesizes von Bergedorf, und von der Stadt Ham-



burg. Der Art. 23 dieser Acte bestimmt, daß der Elbzoll für die ganze Elbe von Melnick bis Hamburg für den Centner 1 Rthlr. 3 Sgr. 11 Pf. betragen solle, wovon Hannover für seinen Antheil 3 Sgr. 2 Pf. zu erheben berechtigt ist. Eine große Anzahl von Artikeln, welche in der Anl. F. jener Acte aufgezählt sind, entrichten indeß nicht den vollen Satz, sondern nur geringere Sätze bis zu  $\frac{1}{40}$  des Normalsatzes herab.

Der unter Hamburg belegene Brunshäuser- oder Stader-Zoll hat seit den ältesten Zeiten zu den vielfachsten Streitigkeiten mit der Stadt Hamburg und mit Dänemark Veranlassung gegeben. Bei dem Abschlusse der ersten Elbschifffahrtsacte vom Jahre 1821 gelang es nicht, eine Verständigung herbeizuführen, welche geeignet gewesen wäre, die früheren Differenzen zu beseitigen. Alle Theile wünschten indeß eine Verständigung, welche in vollständigster Weise durch einen Vertrag vom 13. April 1844 zu Stande gebracht ist. Diesen Vertrag haben alle jene Elbuferstaaten in bündigster Form geschlossen, und es sind darin die Verhältnisse des Zolles bis in die kleinsten Beziehungen geregelt. Namentlich bestimmt der Art. 1, daß die Verhältnisse des Brunshäuser Zolls, wie solche nunmehr vertragsmäßig festgesetzt worden sind, nur unter allseitiger Zustimmung der contrahirenden Staaten abgeändert werden können. Der Art. 6 hebt sämtliche frühere, diesem Vertrage widerstreitenden Ansprüche und Rechtsverhältnisse ausdrücklich auf. Der Zoll trifft, nach einem sehr mäßigen Tarife nur die elb-



aufwärts gehenden Waaren, und gestattet der Stadt Hamburg die ausgedehntesten Freiheiten.

Alle früheren Streitigkeiten über jenen Zoll sind durch jenen Vertrag, vollständig beseitigt.

### **III. Staatsverträge, die Schifffahrt der Weser betreffend.**

Die Verhältnisse dieses Flusses sind durch die Schifffahrtsacten vom 10. September 1823, 21. December 1825 und 16. August 1839, in ähnlicher Weise geregelt, wie die Verhältnisse der Elbe durch die vorher erwähnten Staatsverträge.

Der Weserzoll beträgt danach für die Strecke von Münden bis Bremen für 300 Pfund Bremer Gewicht = 19 Ggr.  $8\frac{1}{4}$  Pf. Davon hat Hannover 7 Ggr.  $10\frac{1}{2}$  Pf. als seinen Antheil zu erheben. Jene Staatsverträge sind von allen Weseruferstaaten: Preußen, Hannover, Churhessen, Braunschweig, Oldenburg, Lippe-De-mold und der Stadt Bremen in bündigster Form geschlossen.

### **IV. Staatsvertrag, die Schifffahrt der Ems betreffend.**

Die Schifffahrts-Verhältnisse der Ems regelt, in ähnlicher Weise, wie es bei der Elbe und Weser geschehen, ein Staatsvertrag vom 13. März 1843, welcher von den dabei allein interessirten Staaten, Preußen und Hannover, geschlossen worden ist. —



Der Emszoll, welcher nach Art. 8 jenes Staatsvertrages von der Ladung der Schiffe erhoben wird, beträgt nur 3 Rthlr. für die Last (4000 Pfund Cöll.) der wirklichen Ladung, in den ersten 6 Jahren indeß nur 2 Rthlr., für den ganzen schiffbaren Lauf der Ems. Hannover hat davon  $\frac{4}{5}$ , Preußen  $\frac{1}{5}$  zu erheben.

---

Den von verschiedenen Kaufmannschaften ausgegangenen Agitationen gegen die Flußzölle \*) ist es gelungen, eine Ungunst, ja eine Mißgunst wider dieselben zu erregen, die auch in dem vom volkswirthschaftlichen Ausschusse der Nationalversammlung erstatteten Berichte so weit geht, daß deren Erhebung gewissermaßen als eine Freibeuterei bezeichnet wird. Allerdings nun sind den Staaten, welchen diese Erhebung zusteht, die daraus hervorgehenden Vortheile zunächst durch ihre geographische Lage zugewandt. Bedenkt man aber, daß mit dieser geographischen Lage auch bedeutende Nachtheile verknüpft sind, welche anders belegene Staaten nicht treffen und jene Vortheile aufwiegen, wie z. B. die Unterhaltung der Deiche u. s. w., so wird sich keine Ursache zur Miß-

---

\*) Die nationalöconomischen Scheingründe, welche man zur Unterstützung dieser Agitationen aufgestellt hat, sind genügend widerlegt in einer kürzlich erschienenen Broschüre „über Flußzölle, Wasserwegsgelder, Chausséegelder und Durchgangszölle.“



gunst zeigen. Es wird vielmehr unbillig erscheinen, ihnen diese Vortheile zu nehmen und sie jene Lasten nach wie vor allein tragen zu lassen, sobald nicht etwa ein solches Verfahren durch die unzweifelhaftesten Rechtsgründe gerechtfertigt werden kann.

In dieser Beziehung ist schon zuvor bemerkt, daß die Rechtsbeständigkeit der die Elbe, Weser und Ems betreffenden Staatsverträge keinem begründeten Einwande unterliegt. Jedenfalls würde Hannover, wo sie unter einem Vorwande angefochten werden sollte, mit der größten Ruhe den richterlichen Spruch darüber erwarten. Die Gegner der Flußzölle suchen aber auch nicht gerade die Gültigkeit jener Staatsverträge anzusechten, sondern, diese zur Seite lassend, entnehmen sie entweder aus früheren, zum Theil völlig unrichtig dargestellten und durch die jetzt bestehenden Verträge völlig abgethanen Verhältnissen Argumente ohne den geringsten juristischen Werth, oder sie gehen — wie dieß namentlich in einer kürzlich publicirten Denkschrift, über Flüsse und Wasserstraßen, in specieller Anwendung auf die Verhältnisse Preußens, geschehen ist — von der Aufhebung der fraglichen Zölle als einem Postulate aus und suchen dann der Entschädigungspflicht mit der Bemerkung auszuweichen, daß die Flußzölle, insofern sie von durchgehenden Waaren erhoben würden, den Charakter der Transitzölle an sich trügen, die allgemein ohne Entschädigung aufgehoben werden sollten.

Bei einer unbefangenen, durch eigenes Interesse ungetrübten Beurtheilung bedarf es wohl kaum einer Hin-



weisung auf den wesentlichen Unterschied, der in der fraglichen Rücksicht zwischen den Landtransitzöllen und den Flußzöllen besteht. Die erstern erhebt jeder Staat innerhalb seines Hoheitsgebiets kraft des in der Souveränität enthaltenen Besteuerungsrechts, in dem Umfange, wie er es den Verhältnissen angemessen findet. Wenn daher alle deutsche Staaten auf dieses ihnen gleichmäßig zustehende Recht verzichten, so bringen auch alle das gleiche Opfer, und die gegenseitige Compensation schließt einen Anspruch auf Entschädigung aus, der deshalb auch von keiner Seite erhoben wird. Die Erhebung der Zölle auf den sogenannten conventionellen und gemeinschaftlichen Flüssen dagegen ist kein Recht, welches alle Staaten in ihrem Gebiete ausüben. Es steht nur Einzelnen derselben, kraft besonderer Rechtstitel, auf den bezeichneten Flüssen zu, die nach den Art. 108—117 der Wiener Congressacte nicht als zum eigentlichen Hoheitsgebiete der betreffenden Staaten gehörig betrachtet werden können. Die Ausübung dieses Rechts also entspringt nicht aus souveräner Selbstbestimmung, sondern sein Grund ist ein rein vertragsmäßiger. Sein Besitz erhält hierdurch, wie das Eigenthum von Domänen, Regalien u. s. w. einen mehr privatrechtlichen als staatsrechtlichen Charakter. Wie es sich deshalb auch nicht selten in den Händen von Privatpersonen und Corporationen befunden hat und erst von diesen titulo oneroso auf die Regierungen übertragen ist (z. B. nach den vorangeschickten Bemerkungen der Emszoll und ein Theil des Brunshäuser Zolles), so



ist es auch in manche andere privatrechtliche Verhältnisse verflochten und namentlich in Hannover den Kammergläubigern mit dem übrigen Domänialvermögen hypothekarisch verpflichtet.

Der Umstand aber, daß ein Recht der fraglichen Art nur einzelnen Staaten und zwar auch diesen in verschiedenem Umfange zusteht, bringt es mit sich, daß die andern Staaten den Verzicht auf dasselbe nicht durch die Aufhebung eines gleichen Rechts compensiren können, und daß daher (abgesehen von freiwilliger Entsagung des Berechtigten oder widerrechtlicher Gewalt gegen denselben) für den auf solche Weise nicht compensirten Theil des Opfers eine andere Entschädigung gegeben werden muß, und auch allenthalben, wo man sich nicht über Recht und Gerechtigkeit völlig hinwegsetzte, stets gegeben ist.

Dem künftigen Bundesstaate, Deutschland, und der Centralgewalt desselben gegenüber, stehen die Einzelstaaten etwa in demselben Verhältnisse, wie Gemeinden und Corporationen eines Einzelstaates, zu der höchsten Gewalt desselben. So wie Gemeinden und Corporationen der Einzelstaaten durch Verträge gegenseitige Rechte und Verbindlichkeiten begründen können — z. B. in Beziehung auf die Benutzung gemeinschaftlicher Wege — und so wenig derartige Verträge an ihrer verbindlichen Kraft irgend etwas verlieren würden, wenn eine Anzahl bisher staatlich getrennter Gemeinden zu einem Staate verbunden werden sollten, eben so wenig kann die Rechtsverbindlichkeit der von einzelnen deutschen Staaten gegenseitig ge-



schlossenen Verträge, welche die Staaten oder deren Angehörige zu speciellen Leistungen verpflichten, irgend dadurch verändert werden, daß der bisherige Staatenbund in einen Bundesstaat verwandelt wird.

Erfordert das allgemeine Wohl des Bundesstaats, daß die aus jenen Verträgen hervorgehenden Rechte des Einzelnen ganz oder theilweis aufgehoben werden, so tritt hier derselbe Fall ein, welcher in dem Einzelstaate, den Corporationen oder einzelnen Staatsangehörigen gegenüber, oft eintritt, nämlich der Fall, daß zu Staatszwecken oder im Interesse des allgemeinen Wohls Eigenthum abgetreten, oder Rechte des Einzelnen aufgegeben werden müssen.

Gerade derselbe Fall, welcher hier jetzt in Frage steht, ist in allen Staaten eingetreten, welche die Binnenzölle aufgehoben und ein Grenzzollsystem eingeführt haben. Mit diesem Systeme waren die bestehenden Local-Zollerhebungen der Corporationen und Privatpersonen unverträglich; sie mußten aufgehoben werden. Sie sind aufgehoben, — aber nur gegen vollständige Entschädigung. Kein deutscher Staat hat die Ungerechtigkeit begangen, jenen Zollberechtigten eine Entschädigung zu versagen.

Wird der deutsche Bundesstaat, da, wo die Gerechtigkeit in Frage steht, minder gerecht sein wollen, als die Einzelstaaten des alten Staatenbundes?

Doch es läßt sich noch ein näher liegendes Beispiel anführen. Der Reichs-Deputations-Hauptschluß vom 25.



Februar 1803 hebt im §. 27 zu Gunsten des Handels der Stadt Bremen, den Oldenburgischen Weserzoll zu Elsfleth auf, aber er entschädigt im §. 8 die Oldenburgische Regierung durch eine nicht unbedeutende Gebiets-Erweiterung.

Wollte das constitutionelle Deutschland bei Begründung seiner jungen Einheit sich gegen mehrere seiner Glieder eine Rechtsverletzung zu Schulden kommen lassen, wie sie die absoluten Regierungen des aufgelösten Deutschlands in den trüben Zeiten des Jahres 1803 zu begehen sich scheuten?

In keiner deutschen Verfassungsurkunde neuerer Zeit fehlt der Grundsatz:

daß die Abtretung des Eigenthums und wohlervorbener Rechte Einzelner nur gegen vollständige, sofort zu gewährende Entschädigung aus Gründen des öffentlichen Wohls gefordert werden kann.

Ein gleicher Schutz des Eigenthums ist gewährt durch die „Grundrechte des deutschen Volkes“, wie dieselben von der Reichsversammlung gebilligt worden sind. Der §. 25 der Grundrechte bestimmt:

„Das Eigenthum ist unverleßlich,“

und der §. 26 fügt hinzu:

„Eine Enteignung kann nur aus Rücksichten des gemeinen Besten, nur auf Grund eines Gesetzes und gegen gerechte Entschädigung vorgenommen werden.“

Hier handelt es sich um die Enteignung eines Theils des wohlervorbenen Eigenthums mehrerer Einzelstaaten der höchsten Gewalt im deutschen Bundesstaate gegenüber, mit-



hin auf Seiten der letztern um eine thatsächliche Anerkennung oder Verläugnung des sanctionirten Grundsatzes.

Der Einsicht der Reichsversammlung darf man vertrauen, daß sie das Princip der Unverletzlichkeit des Eigenthums und der gerechten Entschädigung im Fall einer Enteignung, nicht nur hat aus sprechen, sondern auch hat anwenden wollen. Der §. 26 der Bestimmungen über das Reich und die Reichsgewalt enthält eine practische Anwendung des §. 26 der Grundrechte, und die innere consequente Nothwendigkeit fordert, daß die höchste Gewalt des deutschen Bundesstaats ein Princip sich selbst zur Richtschnur nehme, welches, wenn es von einem Einzelstaate vernachlässigt und unbeachtet gelassen werden sollte, ein unmittelbares Einschreiten der höchsten Reichsgewalt selbst zur nothwendigen Folge haben müßte.

Die vorstehenden Bemerkungen haben übrigens keineswegs den Zweck, von Hannover ein dem gesammten Deutschland zu bringendes Opfer abzuwenden. Es ist jeden Augenblick bereit, dieses Opfer in dem nämlichen Umfange zu bringen, wie alle übrigen Staaten, und nur dagegen glaubt es sich erklären zu müssen, daß man ihm mehr als andern Staaten abfordert, oder gar gewaltsam entzieht. Unter allen Umständen läge darin eine Ungerechtigkeit, in Beziehung auf einen kleineren Staat, aber auch die höchste Unbilligkeit.

Es ist überflüssig, darauf hinzuweisen, wie sehr eine Ungerechtigkeit sich steigert, wenn dieselbe von einem Mächtigen einem minder Mächtigen zugesügt wird, und wie



verwerflich es sein würde, wenn die Erleichterung des allgemeinen deutschen Verkehrs, welcher durch die Aufhebung der Flußzölle bezweckt wird, nur auf Kosten kleinerer deutscher Staaten herbeigeführt werden sollte, indem man deren Finanzhaushalt vernichtet, unbekümmert um die Folgen und ohne Rücksicht darauf, daß es für einen kleinen Staat weit schwerer ist, neue Einnahme-Quellen sich zu eröffnen, als für einen großen Staat.

Darauf aber darf besonders aufmerksam gemacht werden, daß das Opfer einer bestimmten Summe ein ganz anderes ist bei einem kleinen Staate, ein ganz anderes bei einem großen. Wer Millionen besitzt, opfert Tausende ohne Nachtheile; dasselbe Opfer vernichtet den, welcher nur Tausende besitzt. Die Größe des Opfers steigt und fällt nach Maaßgabe der Größe des Opfernden. Wenn daher, wie der Bericht des volkswirthschaftlichen Ausschusses vom 4. September pag. 3 bemerkt,

Hannover,	mit etwa 1,740,000 Einw. =	549,000 Rthlr.
Lauenburg,	" " 47,000 " "	67,500 "
Mecklenburg,	" " 515,000 " "	218,000 "
Rassau,	" " 418,000 " "	60,000 "
Großh. Hessen,	" " 863,000 " "	155,000 "

durch die Aufhebung der Flußzölle jährlich einbüßen, so würde ein Staat von etwa 16,000,000 Einwohnern (also z. B. Oesterreich für seine deutschen Lande, oder Preußen) beziehungsweise die Summe von etwa = 5,048,000 Rthlr. \*).

---

\*) Also ziemlich genau den Ertrag der preussischen Salz-Regie.



die Summe von etwa	=	22,978,000	Rthlr.
"	"	"	"
"	"	"	"
"	"	"	"
oder	"	"	"
		6,772,000	"
		2,296,000	"
		2,873,000	"

jährlich opfern müssen, um denselben finanziellen Druck zu empfinden, welcher jenen fünf Staaten bevorsteht.

Es würde gewiß unrichtig sein, wenn man annehmen wollte, daß die Gesichtspunkte des Rechts sich anders gestalten könnten, wenn derartige Verluste den größeren Staaten Deutschlands bevorstehen sollten. Aber auf den Unterschied der thatsächlich bestehenden Verhältnisse darf, wie schon erwähnt, aufmerksam gemacht und noch eine Bemerkung hinzugefügt werden:

Wenn zu Gunsten größerer Staaten, deren Bedürfnisse und Interessen einen die Flußzölle übersteigenden Aufwand auf die gemeinschaftlichen Wasserstraßen erfordern, empfohlen wird, (wie es in der oben angeführten Denkschrift geschieht) daß die Reichsgewalt nach Wegfall der Zölle die Unterhaltung jener Wasserstraßen übernehme, so wird dadurch offenbar ein finanzieller Vortheil für jene Staaten in Anspruch genommen. Um so weniger aber wird es den kleineren Staaten verdacht werden können, wenn sie nicht etwa ebenfalls einen finanziellen Vortheil zu erreichen streben, sondern nur den Nachtheil von sich abzuwenden suchen, daß ihnen außer ihrem demnächstigen Beitrage zu jenen Unterhaltungskosten, auch noch ein Opfer an ihren rechtmäßigen Einkünften abge-



fordert wird, ohne daß die übrigen Staaten das gleiche Opfer oder ein Aequivalent dafür, der Gesamtheit darzubringen bereit sind.

---

Aus den Gründen und Rücksichten, welche die vorstehende Erörterung ergibt, darf man von der Gerechtigkeit der Reichsversammlung und der einzelnen Mitglieder derselben erwarten:

daß den Staaten Deutschlands eine „gerechte Entschädigung“ für die aufzuhebenden Flußzölle nicht werde versagt werden, und zwar von dem Zeitpunkte an, mit welchem jene Zölle wegfallen.





